



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles 8.5.2025  
C(2025) 3030 final

Signor Antonio Tajani  
Ministro degli Affari esteri  
e della cooperazione internazionale  
Ministero degli Affari esteri e della  
cooperazione internazionale  
Piazzale della Farnesina, 1  
00135 Roma  
Italia

**Oggetto:**        **Notifica 2025/85/IT**

**Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri recante la  
“Disciplina dell’attività delle piattaforme tecnologiche di  
intermediazione tra offerta e domanda di servizi automobilistici pubblici  
non di linea ai sensi dell’articolo 10 bis, paragrafo 8, del decreto-legge  
14 dicembre 2018, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 11  
febbraio 2019, n. 12”**

**Invio di un parere circostanziato ai sensi dell’articolo 6, paragrafo 2,  
della direttiva (UE) 2015/1535, del 9 settembre 2015**

**Invio di osservazioni ai sensi dell’articolo 5, paragrafo 2, della  
direttiva (UE) 2015/1535 del 9 settembre 2015**

Signor Ministro,

Nell’ambito della procedura di notifica di cui alla direttiva (UE) 2015/1535 <sup>(1)</sup>, il 12 febbraio 2025 le autorità italiane hanno notificato alla Commissione il progetto di Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri recante la «*Disciplina dell’attività delle piattaforme tecnologiche di intermediazione tra l’offerta e la domanda di servizi automobilistici pubblici non di linea ai sensi dell’articolo 10-bis, comma 8, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12*» (di seguito «il progetto notificato»).

Secondo il messaggio di notifica, il progetto notificato mira a regolamentare l’attività delle piattaforme tecnologiche di intermediazione tra l’offerta e la domanda di servizi di

---

<sup>1</sup>) Direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d’informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell’informazione (GU L 241 del 17.9.2015, pag. 1).

pubblica utilità non di linea (taxi e veicoli a noleggio privato - «NCC») e il relativo utilizzo delle nuove tecnologie. In particolare, secondo il progetto notificato, tale attività di intermediazione attraverso piattaforme tecnologiche deve essere svolta nel rispetto dei principi di neutralità, tipicità, territorialità e parità di accesso alla piattaforma da parte di utenti, conducenti e vettori. Inoltre, il progetto notificato prevede l'iscrizione delle piattaforme in un registro pubblico e individua requisiti e obblighi uniformi per gli operatori, con l'obiettivo primario di garantire che l'uso delle piattaforme sia effettuato nel rispetto dei vincoli normativi sulle condizioni per la fornitura di servizi di taxi e NCC: la natura obbligatoria o non obbligatoria del servizio; la natura differenziata o indifferenziata degli utenti; l'ambito territoriale di riferimento; il diverso regime di determinazione del prezzo del servizio di trasporto.

Il progetto notificato affida inoltre al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al ministero delle Imprese e del Made in Italy il controllo e la corretta applicazione del progetto notificato.

Nel contesto del progetto notificato, il 3 marzo 2025 la Commissione ha trasmesso alle autorità italiane una richiesta di informazioni supplementari per ottenere chiarimenti sulle misure del progetto notificato. Le risposte fornite dalle autorità italiane il 26 marzo 2025 sono prese in considerazione nella seguente valutazione nella misura in cui hanno chiarito lo scopo del progetto.

L'esame delle pertinenti disposizioni notificate ha indotto la Commissione a formulare il seguente parere circostanziato.

## 1. Introduzione

Nelle loro risposte alla richiesta di informazioni supplementari inviate dai servizi della Commissione, le autorità italiane ritengono che, conformemente alla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea («CGUE») nella causa C-434/15 <sup>(2)</sup>, i servizi delle piattaforme tecnologiche interessate dal progetto notificato forniscano attività di trasporto e non possano essere inclusi nell'ambito della prestazione di servizi della società dell'informazione.

---

<sup>2</sup>) Causa C-434/15, Asociación Profesional Élite Taxi/Uber Systems Spain SL, ECLI:EU:C:2017:981. Nella sua sentenza la CGUE ha basato il suo ragionamento sulle caratteristiche specifiche del servizio in questione, che potrebbero non essere applicabili a tutti i prestatori di servizi che rientrano nell'ambito di applicazione del progetto notificato. Il servizio in questione in questa sentenza è stato il modello di business UberPop, in cui Uber ha abbinato conducenti non professionisti che forniscono servizi di trasporto passeggeri su richiesta con autovetture non autorizzate con passeggeri.

«38. In una situazione, come quella presa in considerazione dal giudice del rinvio, in cui il trasporto dei passeggeri è effettuato da conducenti non professionisti che utilizzano il proprio veicolo, il fornitore di tale servizio d'intermediazione crea al contempo un'offerta di servizi di trasporto urbano che rende accessibile segnatamente con strumenti informatici, quali l'applicazione di cui al procedimento principale, e di cui organizza il funzionamento generale a favore delle persone che intendono avvalersi di tale offerta per uno spostamento in area urbana.

39. A tal riguardo, dalle informazioni di cui dispone la Corte emerge che il servizio di intermediazione della Uber si basa sulla selezione di conducenti non professionisti che utilizzano il proprio veicolo ai quali tale società fornisce un'applicazione senza la quale, da un lato, tali conducenti non sarebbero indotti a fornire servizi di trasporto e, dall'altro, le persone che intendono effettuare uno spostamento nell'area urbana non ricorrerebbero ai servizi di tali conducenti. Inoltre, la Uber esercita un'influenza determinante sulle condizioni della prestazione di siffatti conducenti. In relazione a tale ultimo punto, emerge segnatamente che la Uber fissa, mediante l'omonima applicazione, se non altro il prezzo massimo della corsa, che tale società riceve tale somma dal cliente prima di versarne una parte al conducente non professionista del veicolo e che essa esercita un determinato controllo sulla qualità dei veicoli e dei loro conducenti nonché sul comportamento di quest'ultimi, che può portare, se del caso, alla loro esclusione».

Tuttavia, la Commissione sottolinea che, nonostante le risposte fornite dalle autorità italiane, queste ultime hanno effettivamente notificato il progetto nell'ambito della procedura prevista dalla direttiva (UE) 2015/1535, in quanto rientrante nell'ambito di applicazione delle misure tecniche applicabili ai servizi della società dell'informazione<sup>(3)</sup>. La Commissione sottolinea che la natura di tali servizi e l'applicabilità di talune normative dell'UE dipende dalle modalità specifiche del servizio in questione e deve essere valutata caso per caso<sup>(4)</sup>. In linea di principio, la piattaforma tecnologica che fornisce attività di intermediazione potrebbe agire in qualità di terza parte che offre servizi di prenotazione online disgiunti dalla fornitura di servizi di trasporto in quanto tali. Ad esempio, l'attività delle piattaforme di intermediazione potrebbe limitarsi a elencare i servizi di taxi e i servizi di NCC a disposizione dei consumatori, senza essere coinvolti nel servizio di trasporto in quanto tale. Va osservato che diversi portatori di interessi hanno presentato le loro osservazioni sul progetto notificato<sup>(5)</sup>.

Pertanto, e, nella misura in cui il progetto notificato stabilisce requisiti per i servizi della società dell'informazione come descritto di seguito, tali disposizioni sono state valutate rispetto alla direttiva 2000/31/CE<sup>(6)</sup> (di seguito «la direttiva sul commercio elettronico»). Le disposizioni che impongono obblighi alle piattaforme online dovrebbero essere verificate anche a norma del regolamento (UE) 2022/2065 (regolamento sui servizi digitali, di seguito "DSA")<sup>(7)</sup>. Tuttavia, sulla base delle informazioni attualmente disponibili, la Commissione ritiene di non essere in grado di valutare la questione con un sufficiente grado di certezza.

Inoltre, il progetto notificato, nella misura in cui disciplina i contratti tra imprese e consumatori per i servizi di taxi e di noleggio di autovetture con conducente, conclusi su piattaforme intermediarie, è stato valutato rispetto alla direttiva 2011/83/UE (di seguito «direttiva sui diritti dei consumatori») <sup>(8)</sup>.

## **2. Parere circostanziato**

### **2.1. Valutazione alla luce della direttiva 2000/31/CE**

<sup>3</sup>() La Corte si è occupata della questione dell'esistenza o meno di un obbligo di notifica di determinate misure nella sua sentenza del 10 aprile 2018, *procedimento penale contro Uber France*, causa C-320/16, EU:C:2018:221.

<sup>4</sup>() Contrariamente alle due sentenze summenzionate relative a UberPop, nella causa *Star Taxi App*, la Corte ha deciso che il servizio di intermediazione online fornito da *Star Taxi App* consiste in un «aggiunta» a un servizio preesistente, che non è essenziale per la fornitura del servizio sottostante (trasporto in taxi) e non può essere considerato parte integrante del servizio di trasporto sottostante (in taxi): in quel caso, il collegamento dei tassisti professionisti con i loro clienti era un servizio della società dell'informazione (sentenza della Corte del 3 dicembre 2020, *Star Taxi App SRL/Unitatea Administrativ Teritorială Municipiul București prin Primar General e Consiliul General al Municipiului București*, causa C-62/19, EU:C:2020:980).

<sup>5</sup>() I contributi sono disponibili al pubblico al seguente indirizzo: [Notification Detail | TRIS - European Commission](#).

<sup>6</sup>() Direttiva 2000/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2000, relativa a taluni aspetti giuridici dei servizi della società dell'informazione, in particolare il commercio elettronico, nel mercato interno («direttiva sul commercio elettronico») (GU L 178 del 17.7.2000, pagg. 1-16).

<sup>7</sup>() Regolamento (UE) 2022/2065 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 ottobre 2022, relativo a un mercato unico dei servizi digitali e che modifica la direttiva 2000/31/CE («regolamento sui servizi digitali») (GU L 277 del 27.10.2022, pagg. 1-102).

<sup>8</sup>(<sup>8</sup>) Direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 ottobre 2011 sui diritti dei consumatori, recante modifica della direttiva 93/13/CEE del Consiglio e della direttiva 1999/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 85/577/ CEE del Consiglio e la direttiva 97/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

a) Applicabilità della direttiva 2000/31/CE

In primo luogo, per quanto riguarda l'ambito di applicazione personale del progetto notificato, come descritto nel messaggio di notifica e nella nota esplicativa che lo accompagna, il progetto notificato prevede obblighi sull'attività delle piattaforme tecnologiche di intermediazione tra l'offerta e la domanda di servizi di trasporto pubblico non di linea (taxi e NCC) e sul relativo uso delle nuove tecnologie. Il messaggio di notifica e la nota esplicativa spiegano ulteriormente che il progetto notificato mira a garantire che l'attività delle piattaforme tecnologiche sia svolta sotto l'egida della normativa vigente, assicurando così che l'uso delle piattaforme sia effettuato nel rispetto dei vincoli normativi sulle condizioni per l'esercizio dei servizi di taxi e veicoli a noleggio privato (o, in Italia, «NCC») e stabilendo, in particolare, l'obbligo per le piattaforme di iscriversi in un registro pubblico al fine di identificare i requisiti e gli obblighi per gli enti di gestione.

Ai sensi dell'articolo 1, comma 2, lettere b) e q) del progetto notificato, le «piattaforme tecnologiche» sono definite come *«le infrastrutture che forniscono i servizi e gli strumenti tecnologici, anche attraverso internet, per lo svolgimento dell'attività di intermediazione»*, mentre il «soggetto gestore» è definito come *«l'impresa che svolge attività di intermediazione per facilitare l'incontro tra domanda e offerta di servizi automobilistici pubblici non di linea attraverso una piattaforma tecnologica»*.

Pertanto, nella misura in cui determinate disposizioni del progetto notificato riguardano attività di intermediazione, queste si applicherebbero ai fornitori di servizi della società dell'informazione ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, lettera b), della direttiva (UE) 2015/1535 e, di conseguenza, anche ai sensi degli articoli 1 e 2 della direttiva 2000/31/CE <sup>(4)</sup>, nella misura in cui soddisfano le condizioni ivi stabilite.

In secondo luogo, per quanto riguarda l'ambito di applicazione materiale del progetto notificato: le disposizioni del progetto notificato stabiliscono requisiti applicabili, tra l'altro, ai prestatori di servizi della società dell'informazione che fungono da intermediari tra l'offerta e la domanda di servizi automobilistici pubblici non di linea.

In particolare, ai sensi degli articoli da 4 a 8 del progetto notificato, le piattaforme tecnologiche che si qualificano come prestatori di servizi della società dell'informazione sarebbero tenute a:

- verificare l'esistenza delle pertinenti licenze di NCC o taxi e fornire agli utenti i dati identificativi del NCC o taxi in questione, e tali informazioni dovrebbero rimanere a disposizione degli utenti per 72 ore dopo il viaggio;
- registrarsi presso il ministero dei Trasporti;
- visualizzare il prezzo della corsa all'utente solo dopo che quest'ultimo ha optato per il servizio di taxi o NCC, mentre il prezzo della corsa può essere mostrato al tassista solo una volta che il taxi si trova nel punto di raccolta;
- nel caso dei conducenti sia di NCC sia di taxi, permettere la visualizzazione per l'utente del prezzo, o del prezzo stimato, del servizio e l'orario stimato di arrivo del conducente solo dopo che l'utente è stato assegnato al vettore interessato;
- garantire che l'utente possa interagire con il conducente attraverso strumenti di comunicazione telefonica o altri strumenti tecnologici;
- gestire per conto del singolo vettore un servizio di assistenza con riscontro tempestivo sui servizi di trasporto;

- pubblicare sulla piattaforma tecnologica le condizioni di servizio, comprese quelle relative all'esercizio dei diritti di protezione dei consumatori;
- tenere registri di durata annuale relativamente a ciascun contratto concluso con gli utenti per servizi di taxi o di noleggio con conducente.

Infine, il mancato rispetto delle suddette disposizioni del progetto notificato comporterebbe la cancellazione dalla sezione specifica del registro (articolo 7, paragrafo 4) e quindi l'impossibilità di continuare a offrire servizi di intermediazione online in Italia.

La vigilanza e l'applicazione degli obblighi sopra elencati sono affidate al ministero italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti e al ministero delle Imprese e del Made in Italy.

Ai sensi dell'articolo 2, lettere h) e i), della direttiva 2000/31/CE, l'ambito regolamentato riguarda i requisiti che il prestatore di servizi deve rispettare per quanto riguarda, tra l'altro, l'esercizio dell'attività di un servizio della società dell'informazione, quali i requisiti relativi al comportamento del prestatore di servizi. Pertanto, le disposizioni del progetto notificato rientrano nell'ambito coordinato della direttiva 2000/31/CE e sono state analizzate alla luce di tale direttiva.

*b) Articolo 3, paragrafi 1, 2 e 4, della direttiva 2000/31/CE*

La Commissione osserva che le disposizioni del progetto notificato si applicano ai fornitori di servizi della società dell'informazione che offrono i loro servizi in Italia, indipendentemente dallo Stato membro di stabilimento di tali fornitori. In particolare, l'articolo 8 stabilisce che l'impresa che svolge attività di intermediazione per facilitare l'incontro tra domanda e offerta di servizi di pubblica utilità non di linea attraverso una piattaforma tecnologica è istituita conformemente alla legislazione di uno Stato membro. Di conseguenza, le disposizioni del progetto notificato si applicano ai fornitori di servizi della società dell'informazione stabiliti in altri Stati membri quando offrono i loro servizi in Italia.

A tale riguardo, la Commissione rammenta che i paragrafi 1 e 2 dell'articolo 3, della direttiva 2000/31/CE stabiliscono il «principio del controllo da parte dello Stato di origine», in base al quale i servizi della società dell'informazione possono essere regolamentati solo all'origine della loro attività. I prestatori di tali servizi sono, pertanto, in linea di principio, soggetti al diritto dello Stato membro in cui sono stabiliti.

L'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 2000/31/CE stabilisce le circostanze e le procedure in base alle quali uno Stato membro di destinazione, vale a dire lo Stato membro in cui i servizi della società dell'informazione sono prestati da un prestatore stabilito in un altro Stato membro, può derogare, se necessario, al principio del controllo da parte dello Stato d'origine, per i motivi tassativamente elencati all'articolo 3, paragrafo 4, lettera a), della direttiva e nel rispetto dei requisiti sostanziali e procedurali di cui all'articolo 3, paragrafo 4, lettere a) e b). La Commissione richiama l'attenzione delle autorità italiane sulla recente giurisprudenza della Corte di giustizia al riguardo, che ricorda i limiti del ricorso all'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 2000/31/CE a tal fine. Secondo tale giurisprudenza, le misure di applicazione generale e astratta che non si limitano a un determinato servizio della società dell'informazione, come quelle contenute nelle disposizioni del progetto notificato, non possono beneficiare dell'esenzione di cui

all'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 2000/31/CE.<sup>(9)</sup> Pertanto, secondo la Commissione, il progetto notificato costituisce un insieme di misure di applicazione generale e astratta che si applicherebbe indistintamente ai prestatori nazionali ed esteri di servizi della società dell'informazione in Italia. In ogni caso, sulla base delle informazioni di cui dispone in questa fase, la Commissione non è in grado di verificare se e in che modo le autorità italiane intendano garantire che siano o possano essere soddisfatti i requisiti sostanziali e procedurali di cui all'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 2000/31/CE.

Per i motivi di cui sopra, la Commissione emette un parere circostanziato a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2015/1535.

La Commissione rammenta alle autorità italiane che, a norma di tale articolo, l'emissione di un parere circostanziato comporta che lo Stato membro autore del progetto di regolamentazione tecnica in questione sia tenuto a rinviarne l'adozione di quattro mesi a decorrere dalla data della sua notifica. Tale termine scade pertanto il 13 giugno 2025.

Inoltre la Commissione richiama l'attenzione delle autorità italiane sul fatto che, ai sensi della stessa disposizione, lo Stato membro destinatario di un parere circostanziato è tenuto a informare la Commissione delle misure che intende adottare in merito a tale parere.

Se le autorità italiane non rispettano gli obblighi di cui alla direttiva (UE) 2015/1535 o se il testo del progetto notificato in esame è adottato senza tener conto delle obiezioni sollevate o altrimenti in contrasto con il diritto dell'UE, la Commissione si riserva il diritto di avviare un procedimento nei confronti dell'Italia a norma dell'articolo 258 del TFUE.

### **3. Osservazioni**

#### **3.1. Valutazione alla luce della direttiva 2000/31/CE**

Il progetto notificato impone ai fornitori di servizi intermediari online, nella misura in cui si qualificherebbero come enti di gestione ai sensi del progetto notificato, l'obbligo di registrarsi presso il Centro di elaborazione dati del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (articolo 7 del progetto notificato). Tale registrazione deve essere completata prima dell'inizio dell'offerta del servizio sul territorio italiano o entro 90 giorni per i prestatori di servizi già operanti al momento dell'entrata in vigore del progetto notificato e deve essere effettuata conformemente a una decisione che deve essere adottata dal

---

<sup>90</sup> Sentenza del 9 novembre 2023 nella causa C-376/22, ECLI:EU:C:2023:835, punti 59 e 60. «59. Una siffatta interpretazione comporta, al contrario, la conseguenza che gli Stati membri non sono, in linea di principio, autorizzati ad adottare tali provvedimenti, cosicché non è neppure richiesta la verifica che detti provvedimenti siano necessari per soddisfare motivi imperativi di interesse generale. 60. Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 2000/31 dev'essere interpretato nel senso che provvedimenti generali e astratti, riguardanti una categoria di determinati servizi della società dell'informazione descritta in termini generali, e applicabili indistintamente a qualsiasi prestatore di tale categoria di servizi, non rientrano nella nozione di "provvedimenti adottati per quanto concerne un determinato servizio della società dell'informazione", ai sensi di tale disposizione». Cfr. anche sentenza del 30 maggio 2024 nelle cause riunite Airbnb Ireland UC e Amazon Services Europe Sàrl contro Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni, C-662/22 e C-667/22, EU:C:2024:432, punto 70.

direttore generale competente del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entro 30 giorni dalla pubblicazione del progetto notificato.

La Commissione osserva che l'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/31/CE stabilisce un divieto generale in virtù del quale gli Stati membri non possono subordinare l'accesso all'attività di prestatore di servizi della società dell'informazione e il suo esercizio a un'autorizzazione preventiva o a qualsiasi altro requisito di effetto equivalente. Di conseguenza, la Commissione desidera ricordare che l'obbligo di registrazione applicabile ai fornitori di servizi della società dell'informazione a norma dell'articolo 7 del progetto notificato non dovrebbe essere concepito o attuato in un modo che possa corrispondere a un regime di autorizzazione o ad altri requisiti di effetto equivalente ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2000/31/CE.

### **3.2. Valutazione alla luce del regolamento (UE) 2022/2065**

Nella richiesta di informazioni supplementari del 3 marzo 2025, i servizi della Commissione hanno rivolto domande alle autorità italiane in merito all'interazione del progetto notificato con il DSA. Tuttavia, le autorità italiane non hanno risposto in modo esaustivo a tutte le domande e la Commissione ritiene che permanga un certo grado di incertezza circa l'esatta portata dei servizi oggetto del progetto notificato.

Di conseguenza, la Commissione non è in grado di stabilire se il progetto notificato o la sua attuazione interferisca con l'effetto di piena armonizzazione del DSA. In tale contesto, la Commissione desidera osservare che, nella misura in cui il progetto notificato perseguirebbe gli stessi obiettivi del DSA e, nella misura in cui introdurrebbe requisiti applicabili alle piattaforme online, comprese quelle che costituirebbero fornitori di piattaforme online che consentono ai consumatori di concludere contratti a distanza con operatori commerciali, conformemente al capo 3, sezione 4, del DSA, tali servizi rientrerebbero nell'effetto di piena armonizzazione del DSA. Trattandosi di un regolamento, il DSA non consente l'adozione di requisiti nazionali, salvo se espressamente previsto<sup>(10)</sup>. Ai sensi dell'articolo 288 TFUE, i regolamenti sono direttamente applicabili in tutta l'Unione. A differenza delle direttive, le misure nazionali di attuazione non sono quindi consentite in materia di regolamenti, a meno che il regolamento stesso non lasci agli Stati membri il compito di adottare le misure legislative, regolamentari, amministrative e finanziarie necessarie per garantire l'effettiva applicazione delle disposizioni di tale regolamento<sup>(11)</sup>. Inoltre, tali leggi nazionali dovrebbero in ogni caso rimanere compatibili con il quadro orizzontale stabilito dal DSA, compresi gli articoli 6 e 8.

Poiché, sulla base delle informazioni messe a disposizione nel contesto della presente notifica, la Commissione non è in grado di effettuare una valutazione definitiva della compatibilità del progetto notificato con il DSA, le osservazioni di cui sopra non pregiudicano eventuali azioni che la Commissione potrebbe intraprendere in futuro.

### **3.3. Valutazione alla luce della direttiva 2011/83/UE**

---

<sup>10</sup>) Causa 40/69, Bollmann, EU:C:1970:12, paragrafo 4; Causa 74/69, Krohn, EU:C:1970:58, paragrafi 4 e 6; and Cause riunite C-539/10 P e C-550/10 P, Stichting Al-Aqsa, EU:C:2012:711, paragrafo 87 (sul rischio di definizioni divergenti nel diritto dell'UE e nel diritto nazionale).

<sup>11</sup>) Causa C-606/10, ANAFE, EU:C:2012:348, paragrafo 72.

Il progetto notificato disciplina i servizi di taxi e di autonoleggio con conducente. I contratti tra imprese e consumatori per tali servizi, anche quando conclusi su piattaforme intermediarie, sono contratti per servizi di trasporto passeggeri ai sensi della direttiva 2011/83/UE (in appresso «direttiva sui diritti dei consumatori»).

Sebbene i contratti di servizi di trasporto passeggeri siano in linea di principio esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva sui diritti dei consumatori, alcuni articoli di quest'ultima si applicano a tali contratti in linea con l'articolo 3, paragrafo 3, lettera k), della direttiva sui diritti dei consumatori.

In particolare, a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva sui diritti dei consumatori se un contratto a distanza per servizi di trasporto passeggeri da concludere per via elettronica impone al consumatore l'obbligo di pagare, il professionista dovrebbe fornire al consumatore le informazioni precontrattuali ivi specificate. Tali informazioni devono essere fornite in modo ed evidente direttamente prima che il consumatore inoltri il proprio ordine.

Queste informazioni comprendono: i) le caratteristiche principali dei servizi [articolo 6, paragrafo 1, lettera a), della direttiva sui diritti dei consumatori]; ii) il prezzo totale dei servizi, imposte comprese, o, se la natura dei servizi è tale che il prezzo non può ragionevolmente essere calcolato in anticipo, il modo in cui il prezzo deve essere calcolato, nonché, se del caso, tutte le spese aggiuntive di trasporto, consegna o postali e qualsiasi altro costo o, se tali spese non possono ragionevolmente essere calcolate in anticipo, il fatto che tali spese aggiuntive possano essere dovute [articolo 6, paragrafo 1, lettera e), della direttiva sui diritti dei consumatori]; iii) la durata del contratto, se del caso [articolo 6, paragrafo 1, lettera o), della direttiva sui diritti dei consumatori]; e iv) se del caso, la durata minima degli obblighi del consumatore ai sensi del contratto [articolo 6, paragrafo 1, lettera p), della direttiva sui diritti dei consumatori].

A norma dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), della direttiva sui diritti dei consumatori, il professionista deve fornire al consumatore informazioni sulle caratteristiche principali di un prodotto o di un servizio di cui il consumatore medio ha bisogno per prendere una decisione di natura commerciale informata a norma dell'articolo 7 della direttiva sulle pratiche commerciali sleali <sup>(12)</sup>.

Come specificato anche negli orientamenti della direttiva sulle pratiche commerciali sleali <sup>(13)</sup>, tali caratteristiche possono comprendere, nel caso dei servizi di trasporto, il tempo di viaggio stimato.

Il decreto italiano notificato specifica all'articolo 4, comma 5, e all'articolo 5, comma 3, che il tempo stimato necessario affinché il taxi o l'autovettura a noleggio con conducente arrivi al punto di prelievo può essere visualizzato all'utente solo dopo che l'utente è stato assegnato al vettore in questione (vale a dire, rispettivamente, il fornitore del taxi o il fornitore dell'autovettura a noleggio con conducente). Analogamente, l'articolo 6, paragrafo 2, del decreto stabilisce che, se la piattaforma fornisce servizi di intermediazione sia per i servizi di noleggio con autista sia per i servizi di taxi, l'orario stimato di arrivo dell'autovettura a noleggio con conducente o del taxi può essere comunicato solo dopo che il consumatore ha espresso la propria scelta per il tipo

---

<sup>12</sup>) Direttiva 2005/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, relativa alle pratiche commerciali sleali tra imprese e consumatori nel mercato interno e che modifica la direttiva 84/450/CEE del Consiglio e le direttive 97/7/CE, 98/27/CE e 2002/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CE) n. 2006/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio.

<sup>13</sup>) Comunicazione della Commissione – Orientamenti sull'interpretazione e sull'applicazione della direttiva 2005/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle pratiche commerciali sleali delle imprese nei confronti dei consumatori nel mercato interno, C/2021/9320, OJ C 526, 29.12.2021.



specifico di servizio. Di conseguenza, gli utenti non vedrebbero le auto a noleggio disponibili con autista o taxi nelle vicinanze. Pertanto, non sceglierebbero il loro fornitore di servizi di trasporto in base all'orario di arrivo previsto dei fornitori di servizi alternativi e al tempo di viaggio totale previsto.

Oltre a quanto precede, l'articolo 6, paragrafo 2, del decreto specifica che il costo stimato del servizio può essere comunicato solo dopo che il consumatore ha espresso la propria scelta per il tipo specifico di servizio (ossia un servizio di taxi o di noleggio con autista). Non sembra quindi possibile per il consumatore scegliere il tipo di servizio in base al prezzo.

Dal decreto italiano non è del tutto chiaro se il contratto si considera concluso e l'obbligo di pagamento del consumatore sorge nel momento in cui il consumatore conferma la sua scelta per il «determinato tipo di servizio» (secondo la terminologia del decreto), o piuttosto in seguito alla scelta del tipo di servizio, vi è una fase successiva in cui il consumatore esprime la propria disponibilità a collocare l'ordine con l'obbligo di pagare lo specifico prestatore di servizi.

La Commissione invita pertanto le autorità italiane a garantire che la versione definitiva adottata del progetto notificato obblighi debitamente i rispettivi fornitori di servizi di trasporto passeggeri a informare i consumatori in merito alle principali caratteristiche del servizio, compreso l'orario di arrivo previsto, a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2011/83/UE, e al prezzo totale del servizio a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera e), della direttiva 2011/83/UE, immediatamente prima che i contratti con obbligo di pagamento siano conclusi per via elettronica, come previsto dall'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva 2011/83/UE.

La Commissione invita le autorità italiane a tenere conto delle osservazioni summenzionate.

La Commissione rammenta inoltre alle autorità italiane che, una volta adottato il testo definitivo, esse sono tenute a trasmetterlo alla Commissione conformemente all'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2015/1535.

Voglia gradire i sensi della mia più alta considerazione,

Per la Commissione,

Stéphane Séjourné  
Vicepresidente Esecutivo

